



CIEA7 #9:

ISLAS DEL ATLÁNTICO AFRICANO, INSTITUCIONES Y SU PROYECCIÓN FUTURA.

Fernando Carnero Lorenzo[◉]

fcarnero@ull.es

Juan Sebastián Nuez Yáñez[◉]

jnuezy@ull.es

El papel de Canarias en las relaciones económicas internacionales con África

En esta comunicación pretendemos realizar un análisis a largo plazo de las relaciones económicas entre Canarias y África, en concreto durante la etapa capitalista. Para ello, no sólo nos centraremos en los intercambios comerciales entre ambos territorios, sino también analizaremos otros ámbitos, como el papel desarrollado por las Islas como plataforma logística internacional para los agentes económicos de otros países que realizaban transacciones económicas con África, o las inversiones realizadas por la clase empresarial isleña en los países africanos.

África, Canarias, Relaciones económicas internacionales,
Comercio exterior, Inversión externa.

[◉] Centro de Estudios Africanos de la Universidad de La Laguna.

◉ Centro de Estudios Africanos de la Universidad de La Laguna.

INTRODUCCIÓN

En los últimos años, las diversas administraciones públicas están interesadas en impulsar el desarrollo económico de las Islas convirtiéndolas en una gran plataforma internacional que centralice las relaciones económicas entre Europa, América y África. En relación a este última se han llevado a cabo numerosas acciones, como la creación de la Dirección General de Relaciones con África o PROEXCA por parte del Gobierno de Canarias; la implementación del Plan África o el establecimiento de Casa África por el Gobierno de España; o los instrumentos de vecindad impulsados por la Unión Europea. Pero no son sólo las entidades gubernamentales las que están en este empeño, ya que la clase empresarial isleña también presenta un creciente interés. En este sentido, destacan las iniciativas llevadas a cabo por las Cámaras Oficiales de Comercio, Industria y Navegación de ambas provincias canarias o la creación del portal Africainfomarket.

Sin embargo, esta idea no es nueva, y a lo largo de nuestra historia económica podemos encontrar múltiples ejemplos de cómo el Archipiélago ha rentabilizado su posición geoestratégica y, en particular, su proximidad al continente africano. Así, desde la conquista por los castellanos, Canarias se constituyó en base para la penetración europea en África, no en vano portugueses, holandeses, franceses y británicos tuvieron interés por hacerse con el control de las Islas en sus planes expansionistas por las regiones del África occidental.

Esta renta de situación se hizo aun más patente con el proceso colonizador del continente africano impulsado por las potencias europeas a finales del siglo XIX. Ello, unido a los cambios tecnológicos en los medios de transporte, revitalizó el papel que desempeñaba el Archipiélago como punto clave de las rutas marítimas, y luego aéreas, que unían Europa y América con la costa oeste africana. La situación geográfica también sirvió de base para que empresas extranjeras fijaran sus sucursales en las Islas, desde las que llevar a cabo sus estrategias económicas y financieras en África. Ahora bien, esta situación no terminó con la descolonización africana después de la II Guerra Mundial, pues el interés económico que el continente tenía para las antiguas metrópolis no disminuyó, y a ellas debemos añadir la incorporación de otros países como Estados Unidos, Rusia, Japón, India o China.

Por otra parte, Canarias se convirtió en la plataforma principal desde la que se desarrolló el colonialismo español en África. En la esfera de lo público, muchos de los organismos vinculados a esos territorios tenían su sede en las Islas, así como el estamento militar. En la esfera de lo privado, son numerosos los ejemplos de empresas españolas cuyos negocios en esas posesiones hispanas eran llevados

desde el Archipiélago. Una vinculación de la clase empresarial española que ha continuado hasta la actualidad.

Los agentes económicos locales tampoco estuvieron ausentes de las relaciones con África, ya sea por cuenta propia, o como representantes o socios de empresas foráneas. En este sentido, las Islas supieron aprovechar sus ventajas, pues la expansión de las actividades portuarias sirvió de palanca para impulsar el crecimiento de otras ramas productivas, como el aumento de sus intercambios mercantiles con los territorios africanos de su entorno, el establecimiento de una importante industria transformadora de pescado, la instalación de un sistema bancario moderno o el impulso del sector turístico. A ello debemos añadir otros, como el desarrollo de nuestra oferta agraria exportadora aprovechando la intensificación del tráfico marítimo internacional que transitaba por nuestros puertos. Más cercano a la actualidad, la presencia empresarial isleña en el vecino continente se ha acentuado, de manera que se ha convertido en mercado estratégico para el Archipiélago.

En esta comunicación realizaremos un análisis a largo plazo de las relaciones económicas entre Canarias y África desde 1852. Para ello, no sólo trataremos los intercambios comerciales entre ambos territorios, sino también otros ámbitos, como el papel desarrollado por las Islas como plataforma logística internacional, o las inversiones realizadas por la clase empresarial isleña en los países africanos. Se trata en realidad de una continuación de un trabajo presentado en el último Congreso Ibérico de Estudios Africanos¹. En aquel estudio nos centramos en el periodo comprendido entre mediados del siglo XIX y las vísperas de la Guerra Civil española. Ahora, extenderemos el ámbito temporal hasta la actualidad.

CANARIAS, BASE ESTRATÉGICA PARA LAS RELACIONES ECONÓMICAS CON ÁFRICA

Desde la colonización del Archipiélago, dos actividades se configuraron como pilares de la economía isleña: la agricultura de exportación y la prestación de servicios al tráfico marítimo internacional². Este binomio se mantuvo hasta que, en la década de 1960, se inició la transformación de la estructura productiva de las Islas, ganando protagonismo el turismo y la construcción. Por su parte, los puertos, y ahora también los aeropuertos, continuaron desempeñando una importante función económica en las relaciones externas de Canarias, mientras que las actividades agrarias de exportación

¹ Carnero, F. y Nuez, J. (2009).

² Una primera aproximación a esta cuestión fue planteada por Macías, A. (2001).

fueron perdiendo importancia relativa³.

El papel que ha desempeñado históricamente Canarias como base logística para las relaciones económicas internacionales en el Atlántico, fue posible gracias a la confluencia de varios factores. En primer lugar, su posición geoestratégica respecto a las principales rutas marítimas, y posteriormente aéreas, de esta zona del planeta. En segundo lugar, el haber dispuesto de un marco institucional específico, distinto del aplicado en el resto del territorio nacional. Otra ventaja fue una importante oferta agroexportadora que permitía cubrir los huecos de las bodegas de los mercantes que volvían al *Viejo Continente* desde el Atlántico Sur. Y, finalmente, el desarrollo de las infraestructuras necesarias para poder llevar a cabo esta función de plataforma para las relaciones económicas entre Europa, África y América.

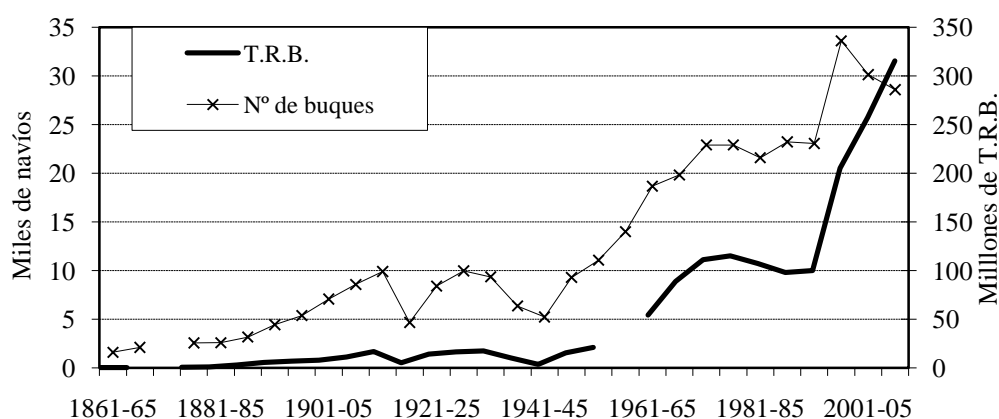


Gráfico 1: Tráfico marítimo en los puertos canarios, 1861-2008 (Medias de cada periodo).
Fuente: Cabrera, L. y Díaz, A. (2008); Carnero, F. y Pérez, C. (2007); Ruiz, E. (2004) y Autoridades Portuarias de Las Palmas y Santa Cruz de Tenerife.

La intensificación de estos factores a partir de 1852, con la promulgación del Régimen de Puertos Francos, fue la que colocó a las Islas como uno de los principales centros neurálgicos en la expansión de las transacciones mercantiles internacionales de la zona. Y en este sentido, destaca sobremanera el auge de las actividades portuarias durante el último siglo y medio. Tanto el número de buques como el tamaño de los mismos, medido en toneladas de registro bruto, no han parado de crecer desde entonces (cfr. gráfico 1). No obstante, esta dinámica positiva se ha visto afectada por determinadas coyunturas recesivas, como las dos guerras mundiales o la Guerra Civil española, además de las grandes crisis económicas, como el crack de 1929, la crisis de los setenta, o la recesión de la primera mitad de los noventa.

Además de los factores exógenos expuestos más arriba, existieron elementos endógenos al propio sector portuario insular que potenciaron su expansión. En primer lugar, su capacidad de adaptación a los cambios tecnológicos acaecidos en la

³ Ver, entre otros, Nuez, J. (2005) y Nuez, J. y Cáceres Hernández, J. (2007).

navegación marítima. Así, en el paso de la vela al vapor, durante la segunda mitad del siglo XIX, Canarias se convertiría un importante punto de avituallamiento en el tráfico con el Atlántico sur, coincidiendo con la nueva fase imperialista potenciada por la Conferencia de Berlín de 1884. También fue capaz de adaptarse de una forma precoz a la transformación que significó la sustitución del carbón por el petróleo, que se produjo en el periodo de entreguerras. Durante esos años se establecieron en las Islas importantes empresa distribuidoras de combustibles líquidos y lubricantes, como Vacuum Oil, Texaco o Shell. Otro de los hechos más importantes en este sentido fue la instalación de una refinería por parte de CEPSA en Tenerife a comienzos de los años treinta⁴. Tras la superación de la Guerra Civil española y la II Guerra Mundial, se establecieron otras compañías, como BP, Exxon o DISA, al tiempo que las más antiguas ampliaban sus unidades de almacenamiento y distribución⁵. Tónica mantenida hasta la actualidad, incorporando otras como Repsol-YPF, Ducar, Olecasa o Petrocan⁶.

La actividad pesquera se constituyó en otro elemento motriz del desarrollo portuario del Archipiélago. Así, la intensificación en la explotación de los caladeros próximos a las Islas, contribuyó a la recuperación y expansión posterior de los puertos isleños tras la II Guerra Mundial. Esto se tradujo en un incremento sustancial de la flota pesquera, agregándose a las embarcaciones locales los navíos de altura nacionales y los de otros países, sobre todo a partir de los años sesenta. Buena prueba de ello es el espectacular crecimiento de la pesca desembarcada en los recintos portuarios canarios, que se multiplicó por 11,5 entre 1941 y 1985⁷. A partir de ese momento, la incertidumbre generada por las negociaciones pesqueras con los estados vecinos, dio paso a una fase recesiva en el decenio siguiente. No obstante, la profunda reconversión del sector acometida por la Unión Europea, así como la suscripción de nuevos convenios bilaterales, han proporcionado una cierta estabilidad a esta rama productiva, lo que ha significado una nueva etapa expansiva para las flotas pesqueras que utilizan los puertos del Archipiélago como base para sus operaciones⁸.

Un último factor que ha facilitado el crecimiento de la actividad portuaria en las Islas en los últimos cuarenta años ha sido la containerización. Desde los años setenta del siglo pasado, este sistema de transporte de mercancías se ha ido imponiendo en el tráfico marítimo y, de nuevo, los puertos canarios han sabido adaptarse de forma

⁴ Pérez, C. (2010).

⁵ Quintana, F. (1996: 191-192).

⁶ Autoridades Portuarias de Las Palmas y Santa Cruz de Tenerife.

⁷ Ruiz, E. (2004).

⁸ Sobre esta cuestión, véase Díaz, A. (1995 y 2010).

rápida. Así, el número de TEUS se ha multiplicado por 21 entre 1975 y 2008. Y, lo que es más significativo, el índice de containerización ha pasado del 21 por ciento al 53 por ciento entre 1975 y 2000. Esto ha supuesto que el Archipiélago se haya convertido en un *hub* de primer orden para el tránsito de esta modalidad de transporte por vía marítima en el Atlántico sur⁹.

La información disponible para conocer la verdadera dimensión del tráfico marítimo con África que ha pasado por los puertos canarios, es escasa y procede de diversas fuentes, por lo que los resultados obtenidos hay que tomarlos con cautela. En primer término, se recoge la importancia del tráfico con origen y destino a ese continente en el puerto de Santa Cruz de Tenerife entre 1880 y 1909 (cfr. gráfico 2). En cuanto al número de buques, se situó en un promedio del 10 por ciento, elevándose esa proporción a casi la tercera parte del total, si nos referimos a las toneladas de arqueo.

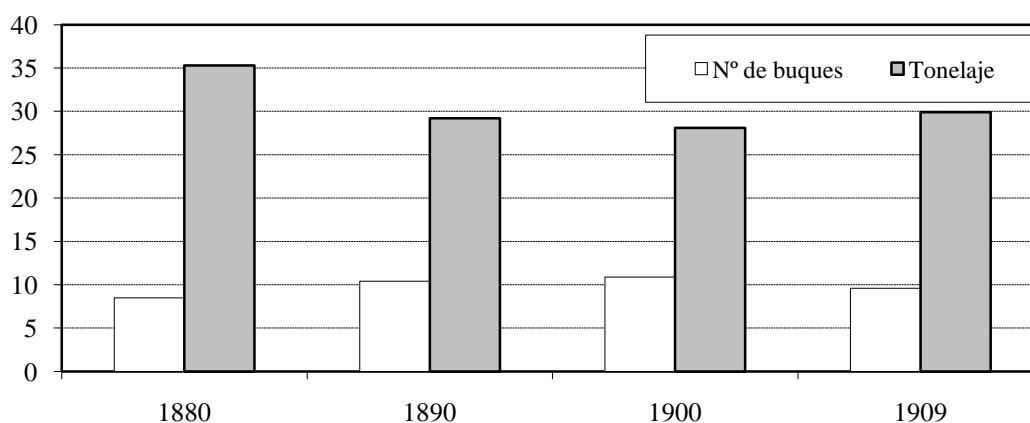


Gráfico 2: Trafico marítimo con origen y destino en África desde Santa Cruz de Tenerife 1880-1909 (%). Fuente: Cabrera, L. y Díaz, A. (2008).

⁹ Suárez, M. (2001).

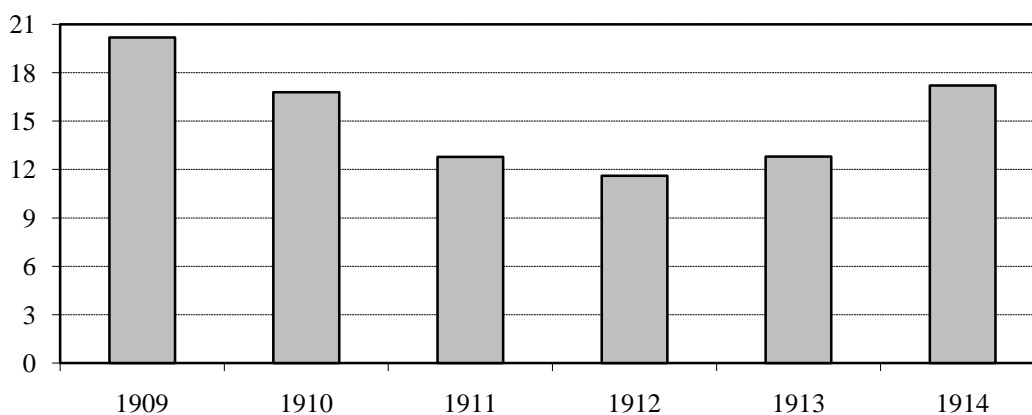


Gráfico 3: Tráfico marítimo británico con África desde los puertos canarios, 1909-1914 (Número de buques. Porcentaje sobre el total). Fuente: Quintana, F. (1992).

Para los años 1909 a 1914, disponemos del número de buques de bandera británica entrados y salidos con dirección África de los puertos de Santa Cruz de Tenerife y de la Luz y de Las Palmas. Éstos representan, como promedio, el 15 por ciento del total de los navíos de esa nacionalidad que utilizaron los recintos portuarios isleños (cfr. gráfico 3). Hay que tener en cuenta que la flota inglesa era la que más utilizaba Canarias como base logística, no en vano representaba la mitad del total del tráfico marítimo del Archipiélago en esos años. Las colonias que el Reino Unido tenía en la costa occidental africana suponían más de la mitad de ese tránsito, mientras que una tercera parte lo hacía con las posesiones de la parte meridional. En los años posteriores, y empleando las cifras publicadas sobre tráfico en el puerto de La Luz y Las Palmas en 1923, el número de buques con origen y destino en el continente africano representaba el 19 por ciento del total del tráfico exterior, proporción que se sitúa en algo más del 16 por ciento si nos atenemos al tonelaje de registro bruto. De ellos, sólo el 5 por ciento operó con posesiones españolas en África, suponiendo el 2,5 por ciento del arqueó¹⁰.

¹⁰ Suárez, M. (2000: 2.183).

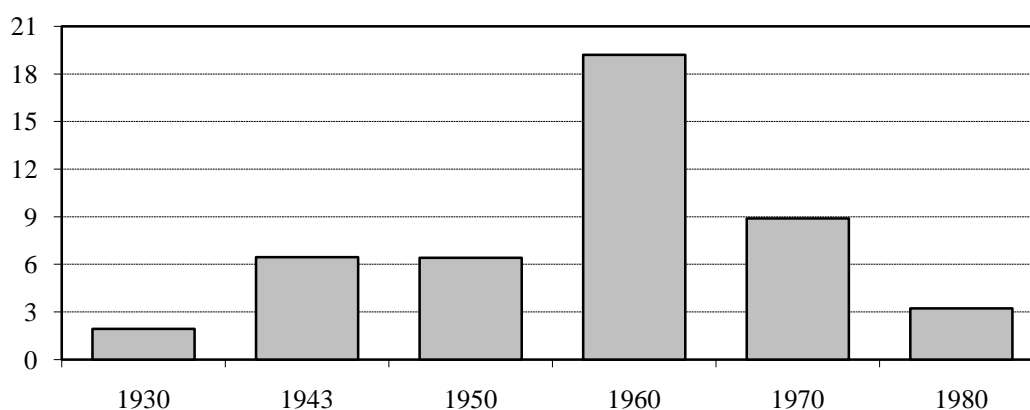


Gráfico 4: Movimiento de mercancías con África en el Puerto de Santa Cruz de Tenerife, 1930-1980 (%). Fuente: Estadística Comercial del Puerto de Santa Cruz de Tenerife y Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife.

Para el periodo 1930-1970, y con datos del volumen de mercancías que se movía con África por el puerto de Santa Cruz de Tenerife, podemos observar que la importancia relativa que tiene el vecino continente se incrementa de forma sustancial hasta los años sesenta (cfr. gráfico 4). En esta evolución, el mayor interés que prestaron las autoridades españolas a las posesiones africanas como complemento al desarrollo de su política autárquica, tuvo mucho que ver. No en vano, durante ese periodo, más del 90 por ciento de ese movimiento de productos procedían o se enviaban a esas colonias. Proporción que desciende a una tercera parte en los años posteriores y a menos del 10 por ciento en el último ejercicio considerado.

La misma serie estadística es la que se ha empleado para los últimos treinta años, pero agregándole la del puerto de La Luz y Las Palmas (cfr. gráfico 5). En ella se pone de manifiesto que, durante los años setenta, desciende el movimiento de mercancías con África como consecuencia de la retirada española del Sáhara y la crisis económica internacional de esos años. No obstante, a partir de los noventa y en los primeros años del siglo XXI, el volumen de mercaderías con origen o destino África ha incrementado su importancia relativa en los puertos isleños. Además, este crecimiento ha servido para que las Islas hayan pasado de suponer algo menos del 3 por ciento en el conjunto de puertos españoles en 1980 a superar ligeramente el 6 por ciento en 2000¹¹.

¹¹ Ruiz, E. (2004).

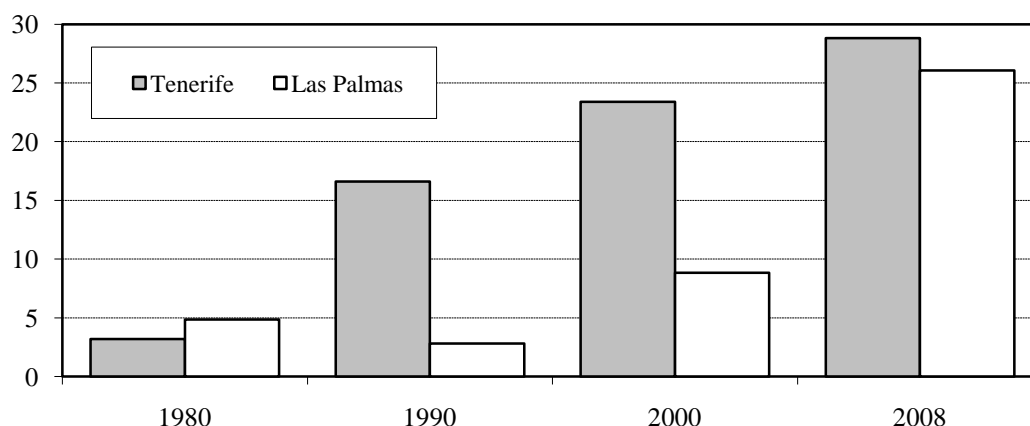


Gráfico 5: Movimiento de mercancías con África en los puertos canarios, 1980-2008 (%). Fuente: Autoridad Portuaria de Las Palmas y de Santa Cruz de Tenerife.

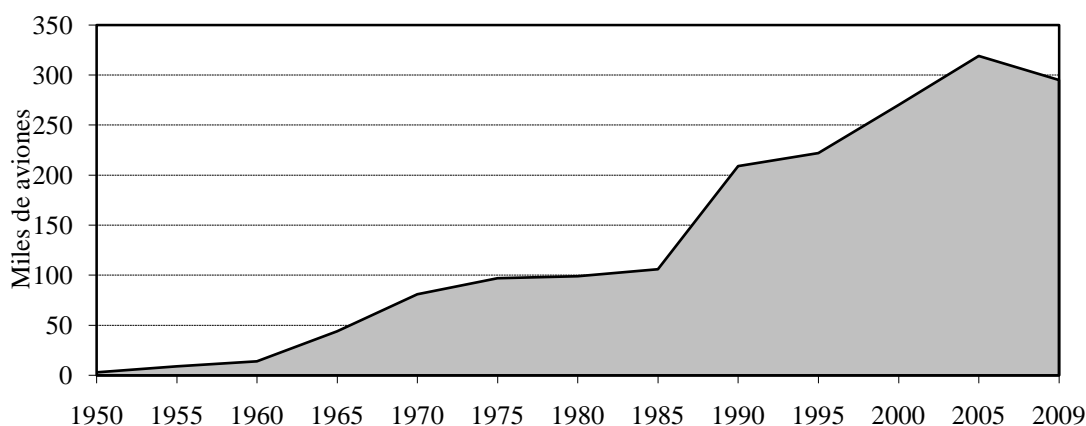


Gráfico 6: Movimiento de aeronaves en los aeropuertos canarios, 1950-2009. Fuente: Instituto Nacional de Estadística e Instituto Canario de Estadística.

El hecho de que Canarias sea una plataforma estratégica internacional, no sólo se ha fundamentado en el tráfico marítimo, sino que han tenido que ver otras infraestructuras de transporte, como los aeropuertos y las de telecomunicaciones. En el caso de la navegación aérea, desde sus inicios en la década de 1930 con la instalación de sendos aeródromos en Gran Canaria y Tenerife, ésta no ha parado de crecer, convirtiendo a las Islas en un importante nodo de las comunicaciones aéreas internacionales (cfr. gráfico 6). Es cierto que buena parte de la evolución de ese tráfico se explica por el desarrollo del turismo y por el incremento de la conectividad interinsular, pero aquí también la proximidad al continente africano ha tenido algo que ver. En primer lugar, porque, hasta que los aviones no alcanzaron una autonomía suficiente, debieron hacer escalas en sus vuelos intercontinentales, siendo los aeródromos canarios una de esas paradas en las rutas hacia el sur. En segundo término, porque, como se aprecia en el gráfico 7, hasta la retirada del Sáhara por parte española, existió un importante volumen de vuelos con ese territorio, además de a

otras regiones africanas. Con la descolonización se redujeron estos indicadores, si bien parece que se han recuperado ligeramente con la llegada del nuevo siglo, al menos en lo que a carga aérea se refiere.

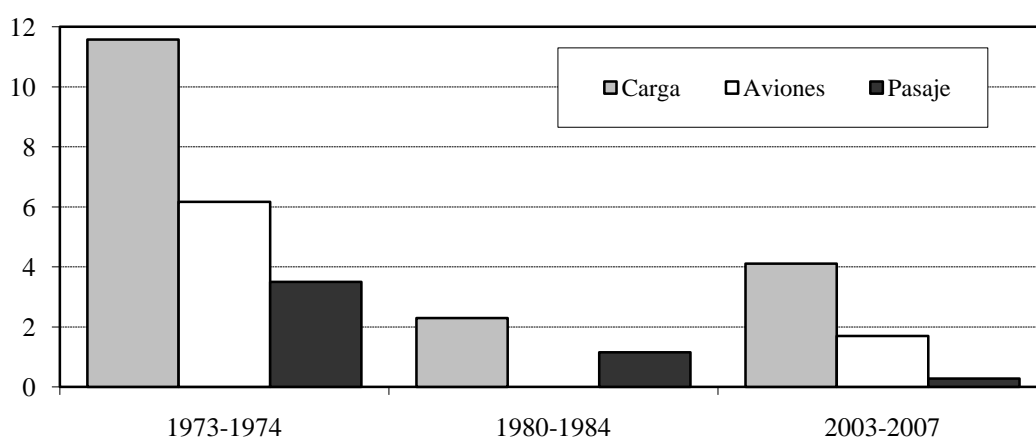


Gráfico 7: Movimiento de aeronaves, pasajeros y mercancías con África en los aeropuertos canarios (Porcentaje sobre el total de cada variable. Medias de cada periodo). Nota: Faltan los datos del número de aeronaves para el periodo 1980-1984. Fuente: CIES (1975), INE, ISTAC y AENA.

En cualquier caso, dentro del ámbito nacional, el Archipiélago está desempeñando un notable papel en las conexiones aéreas con África. Así, en lo que se refiere al número de vuelos, Canarias supone el 21,6 por ciento del total nacional, como promedio, en el periodo 2003-2007, y el aeropuerto de Gando ocuparía la segunda posición. En cuanto al transporte de mercancías, el volumen movido en los aeropuertos canarios entre 2002 y 2007 supone el 9,1 por ciento del total estatal, y de nuevo el aeródromo grancanario sería el que concentra la mayor parte del mismo, situándose en el tercer lugar del *ranking* nacional. Y, finalmente, en lo que hace referencia a los pasajeros, las terminales isleñas habrían acogido el 5,92 por ciento del total de viajeros con destino u origen en un país africano que circularon por España.

Y esta situación se quiere mejorar, pues algunas compañías, como las locales Binter Canarias e Islas Arways, tienen previsto implementar nuevas rutas con destinos africanos y aumentar algunas de las frecuencias que ya tienen establecidas. Además, tanto en Gran Canaria como Tenerife, sus cabildos insulares están capitaneando sendos proyectos –Parque Aeroportuario de Actividades Económicas y Plataforma Logística del Sur, respectivamente–, que van encaminados, entre otras cuestiones, a potenciar las relaciones con África.

En el ámbito de las telecomunicaciones, Canarias también ha sido un punto neurálgico para conectar el continente africano con otras partes del mundo, y especialmente con Europa. En se sentido, cabe reseñar, que antes de que se estableciese la primera gran línea de telégrafos que unió América y Europa en 1866,

se implementó un proyecto que pretendía conectar mediante cable submarino Estados Unidos con Cádiz, pasando por Cuba, Brasil, Cabo Verde y Canarias, si bien la concesión administrativa caducó y no se llevó a cabo¹².

Tras un largo proceso de debate, se inauguraba el cable que unía Tenerife con Cádiz en 1883, convirtiendo a la isla en un nodo de comunicaciones interinsular, pues desde ella partían las conexiones con Gran Canaria, Lanzarote y La Palma. Asimismo, comenzó a desarrollar su función como centro de enlace con África, ya que fue aprovechado por las autoridades francesas, que habían subvencionado a la empresa concesionaria del servicio –Spanish National Submarine Telegraph Company–, para extender el mismo hasta Senegal, e incluso hasta Brasil. Ya en 1909 se puso en marcha una nueva línea entre Edem y Tenerife, que permitía la autonomía en el tráfico telegráfico entre Alemania y sus colonias africanas, mediante su extensión a Monrovia, así como con Sudamérica por Pernambuco¹³.

Esta faceta poco conocida es un claro antecedente de lo que actualmente se pretende instalar en Tenerife. El Cabildo de esta isla está impulsando el proyecto ALIX, que pretende el desarrollo de una red de telecomunicaciones que conecte Canarias con África Occidental, Europa y América, además de potenciar los enlaces interinsulares. El eje central de esta estrategia es el NAPWACI (Network Access Point West Africa Canary Islands), un nodo de telecomunicaciones intercontinental que, a través de cables submarinos de fibra óptica o vía satélite, está enlazado a otra veintena de centros NAP repartidos por todo el mundo. En este sentido, ya se ha instalado un cable que une Portugal con Nigeria, teniendo como base Ghana, que comenzó a funcionar en julio de 2010. En un futuro inmediato habrá una conexión directa con el NAPWACI, que está previsto que inicie sus actividades en el primer trimestre de 2011.

COMERCIO CANARIO-AFRICANO

Para el estudio de los flujos comerciales canarios, se dispone de una abundante información estadística para la etapa contemporánea, ahora bien, ninguna de las fuentes cubre todo el periodo analizado. Además, dados los muy diferentes orígenes de los datos, resulta complicado realizar la agregación para poder obtener una serie continua que resulte fiable. No obstante lo anterior, el análisis de la evolución

¹² Calvo, A. (2003) y Pérez, O. (2008).

¹³ *Ibidem*. Además, véase, Martín, J. (1993) y Ponce, J. (2002).

general del comercio lo hemos dividido en dos grandes periodos, motivado por la magnitud de las cifras.

El primero de ellos abarca la segunda mitad del ochocientos y los primeros sesenta años del novecientos. Durante el mismo, la dinámica de las exportaciones vino marcada por el sector agrario. El punto de arranque se sitúa en los años cincuenta y sesenta del siglo XIX, que se corresponde con la expansión de la producción de cochinilla¹⁴. Teniendo la grana como producto de exportación, se obtenían las divisas que permitían adquirir las mercancías extranjeras, alcanzándose un saldo comercial favorable a finales de los años sesenta (cfr gráfico 8). Sin embargo, el descubrimiento de las anilinas sintéticas daría al traste con esa trayectoria, desplomándose los precios de la cochinilla y los ingresos por exportaciones.

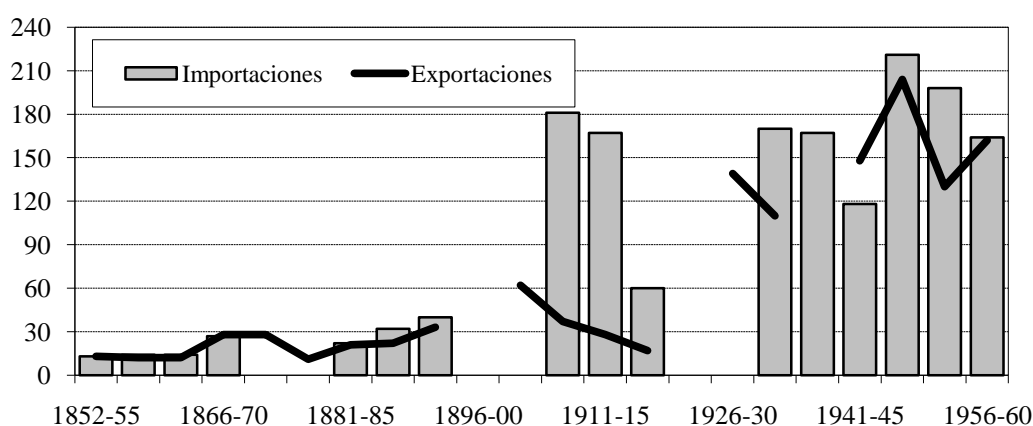


Gráfico 8: Valor de las exportaciones e importaciones del Archipiélago, 1852-1960 (Media de cada periodo. Millones de euros de 2009). Fuente: Carnero, F. (1997) y CARNERO, F. y Nuez, J. (2006).

Pronto los agentes económicos isleños comenzaron a buscar alternativas para recuperar el terreno perdido. Por una parte, algunos intentaron producir en Canarias el tabaco y el azúcar que hasta el momento llegaba a España con origen en el Caribe. Por otra, y que sería finalmente la mayoritaria, la producción hortofrutícola extratemprana con destino a los mercados europeos. Se iniciaba así una nueva senda expansiva del comercio exterior canario, que a principios de la década de los noventa ya alcanzaba las mejores cifras conseguidas durante la bonanza de la cochinilla. Tendencia ésta que con posterioridad continuaría, si bien se vio truncada en ocasiones por acontecimientos exógenos que afectaron a la economía isleña, como los conflictos bélicos o las crisis económicas internacionales.

A partir de 1960 se produjo un importante cambio en la estructura productiva del Archipiélago, con el incremento del sector servicios, impulsado por el turismo, lo que hizo perder posiciones a las actividades agroexportadoras. Esta circunstancia

¹⁴ Carnero, F. y Nuez, J. (2006) y Macías, A. y Rodríguez, J. (1995).

incidió en la evolución del comercio exterior isleño, pues en las exportaciones cada vez tenían un mayor peso las ventas de derivados del petróleo (cfr. gráfico 9). Por el lado de las importaciones, éstas se dispararon para atender los consumos de los turistas y los de un mercado interior en constante crecimiento. Ello no hizo sino incrementar el déficit comercial del Archipiélago, si bien éste quedaría compensado por los ingresos que proporcionaba la actividad turística.

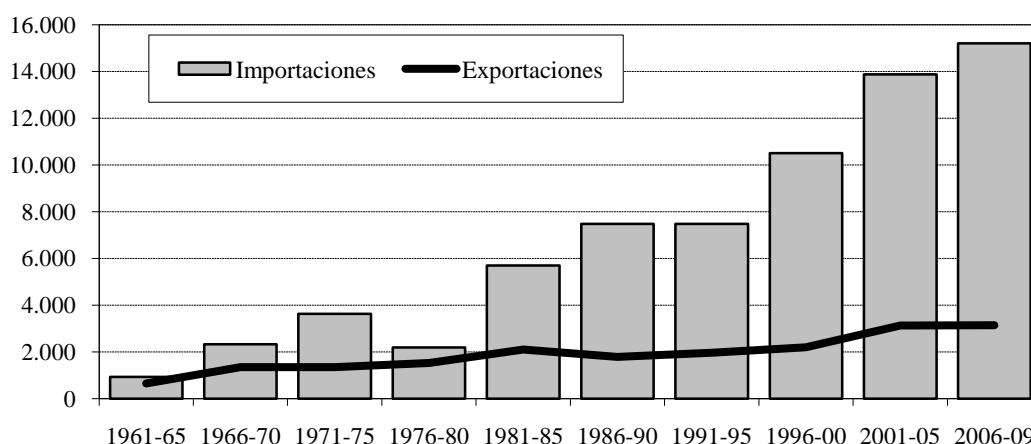


Gráfico 9: Valor de las exportaciones e importaciones del Archipiélago, 1961-2009 (Media de cada periodo. Millones de euros de 2009). Fuente: Rodríguez, J. (1983), Estadísticas de Comercio Exterior de España e ISTAC.

¿Qué importancia tuvo África en el comercio exterior canario? Respecto a la distribución geográfica de las exportaciones, el cuadro 1 pone de manifiesto que, hasta mediados del siglo XX, fue un mercado poco importante. Tan sólo durante la Primera Guerra Mundial, cuando el bloqueo bélico hizo que descendiesen los envíos hacia Europa, se incrementaron, tanto en términos relativos como absolutos, las exportaciones hacia África y América. En el caso africano, la incapacidad de las metrópolis europeas para abastecer a sus colonias abrió algunas oportunidades de negocio para los comerciantes isleños.

Hay que esperar al segundo cuarto de esa centuria para que los guarismos mejoren de forma sustancial, sobre todo en los años cincuenta. Esta favorable coyuntura está relacionada con la confluencia de varios factores que se dieron de forma sucesiva. El primero de ellos es la intensificación de la explotación económica de los territorios coloniales españoles –Guinea Ecuatorial y Sáhara–, que convirtieron a las Islas en su base de avituallamiento¹⁵. Otro factor fue el incremento de las exportaciones de derivados del petróleo –ya que buena parte de la producción de la refinería de Tenerife se destinaba al mercado africano¹⁶– y el desarrollo de las

¹⁵ Carnero, F. y Díaz, A. (2009).

¹⁶ Pérez, C. (2010: 114-115).

industrias conserveras de pescado, cuya actividad se incrementó de forma sustancial en esos años y dirigieron mayoritariamente sus envíos el África occidental¹⁷. Finalmente, no podemos obviar que, durante ese periodo, las Islas tuvieron dificultades para acceder al mercado europeo, lo que mermó la importancia relativa del mismo.

	Exportaciones			Importaciones		
	África	América	Europa	África	América	Europa
1864	2,3	15,0	82,7	3,8	17,5	78,8
1874	2,0	10,8	87,2	1,6	22,6	75,8
1884	3,3	32,6	64,1	1,7	17,9	80,3
1893	3,1	18,6	78,3	2,5	11,7	85,8
1904	3,8	3,4	92,8	1,3	15,7	83,0
1910	4,5	5,4	90,1	1,4	8,2	90,4
1917	19,3	13,9	66,8	5,3	18,4	76,3
1930	5,0	0,6	94,4	2,6	20,6	76,8
1942	1,2	86,4	12,3	14,2	46,4	6,6
1953	56,3	1,9	41,6	1,9	50,0	29,6
1964	15,4	4,7	71,9	5,2	30,8	39,9
1975	18,9	4,6	47,3	1,7	19,2	34,3
1985	21,3	6,3	52,5	18,9	31,6	33,0
1995	7,0	1,0	79,0	5,0	8,0	79,0
2005	7,0	4,0	73,0	9,0	5,0	79,0
2009	6,0	2,0	76,5	7,7	4,7	84,0

Cuadro 1: Distribución geográfica del comercio exterior canario (%). Fuente: MACÍAS, A. y otros (1997), Estadísticas del Comercio Exterior de España e ISTAC.

Esta última circunstancia quedó en parte soslayada a partir de 1986 con el ingreso de España y Canarias en la Comunidad Económica Europea. Ésta volvió a convertirse en nuestro principal cliente, al tiempo que algunos de los elementos impulsores del comercio canario-africano se fueron diluyendo. No obstante, se ha mantenido a unos niveles algo superiores a los existentes antes de mediados del siglo XX y, lo que es más importante, estas proporciones superan las que se obtienen para el conjunto nacional, en el que las exportaciones a África suponen el 4 por ciento como promedio entre 1995 y 2009.

Si profundizamos algo más en las áreas geográficas africanas a las que se enviaban productos desde el Archipiélago, se puede observar que las colonias inglesas en el África Occidental fueron el principal mercado hasta la Guerra Civil española, salvo durante la Gran Guerra (cfr. cuadro 2). A partir de entonces, las posesiones hispanas asumieron ese papel, y hasta la conclusión del proceso de descolonización española en África, éstos pasaron a ser los principales destinos de las ventas que realizaban los isleños en el vecino continente. Con posterioridad, el reino alauita ha continuado siendo el principal socio comercial del Archipiélago en África, al que debemos sumar Mauritania. Además, no debemos olvidar que con ambos países,

¹⁷ Díaz, A. (1995 y 2010).

pero especialmente con el segundo, las estadísticas reales de las exportaciones serían superiores si se tuviera en cuenta el denominado comercio de maleta¹⁸. Otro hecho que se pone de manifiesto en los últimos años es la mayor diversificación de los mercados, destacando también Cabo Verde, Gambia o Senegal. En todos ellos la presencia isleña se ha incrementado, así en Mauritania y Cabo Verde su participación supone casi la mitad de las exportaciones españolas en 2009. Por su parte, en Gambia y Senegal esa representatividad alcanza el 14 y el 8 por ciento, respectivamente, en el mismo ejercicio.

	1º Destino		2º Destino	
1893	Col. Británicas	63	Marruecos	26
1904	Col. Británicas	65	Col. Españolas	13
1910	Col. Británicas	57	Col. Españolas	41
1917	Col. Españolas	57	Marruecos	31
1930	Col. Británicas	53	Marruecos	24
1952	Marruecos	38	Col. Españolas	20
1959	Marruecos	34	Col. Españolas	13
1967	Marruecos	27	Col. Españolas	41
1978	Marruecos	49	Nigeria	25
1989	Mauritania	49	Senegal	10
1998	Marruecos	34	Mauritania	16
2009	Marruecos	15	Mauritania	14

Cuadro 2: Principales destinos de las exportaciones canarias a África (%). Fuente: Quintana, F. (1992); Estadísticas del Comercio Exterior de España e ISTAC.

	1º Producto		2º Producto	
1893	Petróleo	33	Licor	32
1904	Petróleo	43	Textil	20
1910	Petróleo	67	Pesca	12
1917	Pesca	18	Textil	16
1930	Pesca	75	Petróleo	10
1952	Manufactura	39	Petróleo	34
1959	Petróleo	50	Manufactura	32
1967	Petróleo	44	Manufactura	18
1978	Petróleo	56	Manufactura	10
1989	Petróleo	21	Maquinaria	15
1998	Petróleo	35	Pesca	25
2009	Petróleo	73	Pesca	7

Cuadro 3: Principales productos exportados a África desde Canarias (%). Fuente: Quintana, F. (1992); Estadísticas del Comercio Exterior de España e ISTAC.

En cuanto a los productos que se han exportado a los destinos africanos, el petróleo se convirtió en una de las mercancías más importante desde finales del siglo XIX (cfr. cuadro 3). En realidad, hasta la I Guerra Mundial se trataba de una reexportación del procedente de Estados Unidos. A partir de la década de 1930, con la

¹⁸ Ciudadanos de esos estados se trasladan a las Islas a realizar compras de manera individual.

entrada en funcionamiento de la refinería de CEPESA, el Archipiélago se convirtió en centro para el abastecimiento del África occidental. El otro renglón que tiene mayor relevancia es el de productos pesqueros, primero los secos y salados, luego se incorporaron las conservas y más recientemente los congelados.

Por el lado de las importaciones, África ha tenido una posición marginal como proveedor de las Islas, prácticamente hasta la actualidad. Tan sólo en momentos puntuales, coincidiendo con las guerras mundiales, aumentó algo su participación, aunque en los últimos años se ha incrementado principalmente por las compras de petróleo. Desagregando el origen geográfico de las compras en el vecino continente, el cuadro 4 muestra que la mayoría de las importaciones africanas se realizaban desde Marruecos, Guinea Ecuatorial y el Sáhara hasta la década de 1960. Sin embargo, a partir de la segunda mitad de la centuria no encontramos un patrón de comportamiento definido. Lo que sí puede resaltarse es que, en general y al igual que ocurría con las exportaciones, África era más importante en el abastecimiento exterior del Archipiélago que lo que lo era para el conjunto del territorio nacional.

	1º Destino		2º Destino	
1893	Marruecos	77	Col. Británicas	23
1904	Marruecos	91	Col. Españolas	4
1910	Marruecos	83	Col. Españolas	5
1917	Col. Españolas	41	Marruecos	34
1930	Marruecos	60	Col. Españolas	9
1952	Col. Españolas	52	Marruecos	38
1959	Marruecos	27	Col. Españolas	20
1967	Libia	29	Nigeria	25
1978	Libia	65	Sudáfrica	16
1989	Nigeria	40	Sudáfrica	15
1998	Camerún	32	Guinea Ecuatorial	19
2009	Guinea Ecuatorial	57	Camerún	35

Cuadro 4: Principales proveedores africanos (%).Fuente: Quintana, F. (1992); Estadísticas del Comercio Exterior de España e ISTAC.

	1º Producto		2º Producto	
1904	Legumbres	57	Cereales	25
1910	Legumbres	36	Cereales	20
1917	Metálico	39	Navíos	23
1930	Legumbres	28	Cereales	12
1952	Alimentos	86	Petróleo	4
1959	Petróleo	33	Alimentos	23
1967	Petróleo	66	Alimentos	14
1978	Petróleo	65	Alimentos	28
1989	Petróleo	67	Pesca	14
1998	Petróleo	71	Pesca	17
2009	Petróleo	95	Pesca	3

Cuadro 5: Principales productos importados desde África (%).Fuente: QUINTANA, F. (1992); Estadísticas del Comercio Exterior de España e ISTAC.

El análisis de los principales productos importados por Canarias desde África nos muestra que para la mayor parte del periodo estudiado, el predominio lo tuvo la compra de productos alimenticios (cfr. cuadro 5). No obstante, el petróleo pasa a ocupar una posición cada vez más destacada desde finales de los cincuenta, hasta copar la mayor parte de las importaciones. Durante la Gran Guerra se producen unos acontecimientos que distorsionan el comportamiento descrito, y que vienen determinados por la excepcionalidad de esa época. Por un lado, se produce el traslado de Fernando Poo hasta Las Palmas de Gran Canaria de un cargamento de monedas de plata por importe de 850.000 pesetas, y, por otro lado, se verifica la adquisición de una embarcación en las colonias británicas por importe de 487.000 pesetas.

LOS FLUJOS DE INVERSIONES ENTRE LAS ISLAS Y ÁFRICA

El que Canarias se constituyera como plataforma estratégica para las relaciones económicas en el Atlántico sur desde finales del siglo XIX, atrajo a numerosos inversores foráneos. Respecto a los de procedencia extranjera, destacan los de origen británico y alemán, que convirtieron a las Islas en uno de los campos de batalla de su lucha por hacerse con el control del comercio mundial durante esta época¹⁹. También hubo empresas del resto de España interesadas en Canarias como base de sus operaciones en África, especialmente cuando se intensificó la presencia colonial. Así, algunas sociedades mercantiles cuyo objeto social se centraba en negocios vinculados a las posesiones hispanas, establecieron su domicilio social en las Islas²⁰. A ellas debemos unir armadores peninsulares, cuando se acentuó la explotación del caladero canario-sahariano²¹, además de que las sucursales de los bancos que se establecieron en las colonias españolas en África –Banco Central, Banco Hispano Americano, Banco Español de Crédito o Banco Exterior de España– dependían orgánicamente de las delegaciones regionales establecidas en Canarias²².

Todo lo anterior no quiere decir que la clase empresarial isleña se mantuviese al margen de este proceso. Compañías canarias, como Hamilton y Cía. o Ghirlanda Hermanos, fueron los proveedores de Fernando Poo al menos hasta la Guerra Civil²³. Por su parte, Curbelo y Compañía fue durante muchos años el consignatario, primero, de la Compañía Transatlántica y, luego, de la Compañía Transmediterránea, encargadas de cubrir las líneas regulares que unían la metrópoli con el Sáhara y

¹⁹ Ponce, J. (2002).

²⁰ Como la Compañía del Muni (Guinea Ecuatorial) o Fosfatos de Bu-Cráa (Sáhara).

²¹ Díaz, A. (1995 y 2010).

²² Carnero, F. (2000 y 2001).

²³ Cabrera, L. y Díaz, A. (2008); Carnero, F. y Díaz, A. (2009) y Pereira, T. (1987).

Guinea Ecuatorial²⁴. Además, la Caja Insular de Ahorros de Canarias abrió sucursales en ambos territorios²⁵, mientras que los armadores y empresarios isleños en el sector de la pesca también tuvieron su relevancia²⁶.

Pero la participación de los canarios en las relaciones económicas con África no se ciñe sólo a las funciones que se realizaban desde las Islas, sino que han tenido una cierta presencia en ese continente, sobre todo en las colonias españolas. Así, de los 9.395 europeos residentes en el Sáhara según el censo de 1967, 3.317 procedían del Archipiélago. Incluso después de la descolonización, la presencia insular continuó siendo importante, ya que de los casi dos centenares de españoles inscritos en el censo de electoral de residentes ausentes de 1978 correspondiente al Sáhara Occidental, el 52 por ciento eran canarios. En el caso de Sidi-Ifni, también la presencia fue notable, pues, según los expedientes de repatriación tras la cesión del territorio a Marruecos en 1969, las familias canarias representaban una cuarta parte del total. Por su parte, en Guinea Ecuatorial suponía el 8 por ciento de la que había venido del conjunto de España en 1942, sin embargo, en 1950 esa proporción era del 15 por ciento²⁷.

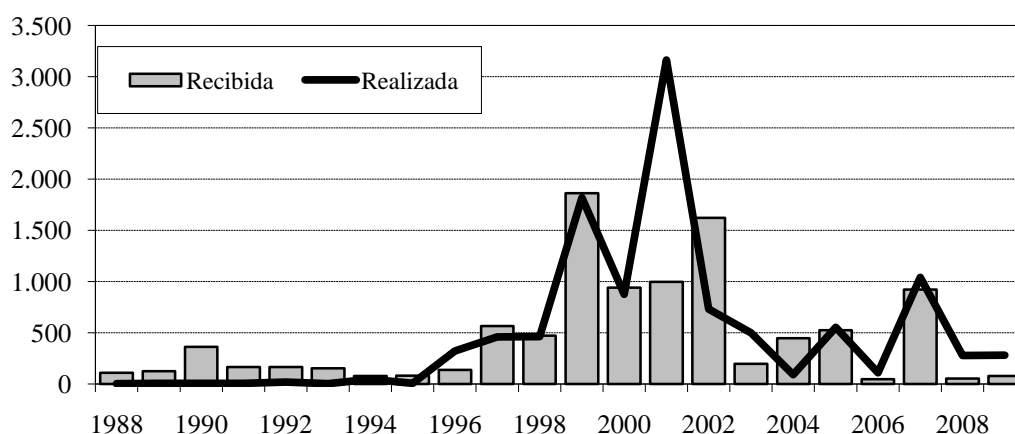


Gráfico 10: Flujo de inversiones exteriores de Canarias, 1988-2009 (Millones de euros de 2009). Fuente: SOSVILLA, S. (1995) y Ministerio de Industria, Turismo y Comercio.

La vinculación empresarial entre Canarias y África se ha mantenido hasta hoy y, por ende, el flujo de inversiones entre ambos espacios geográficos. En este sentido, cabe reseñar que, en el ámbito de las inversiones exteriores, Canarias ha desempeñado en los últimos tiempos una importante función, tanto como receptor de capitales extranjeros como de inversor en el exterior. Las cifras muestran que, en ambas facetas, el mayor volumen de fondos se concentró en la etapa comprendida

²⁴ Ferrera, J. (1988) y Quintana, F. (1985).

²⁵ Carnero, F. (2001).

²⁶ Díaz, A. (1995 y 2010).

²⁷ Andreu, B. (2007); González, V. (1994) y Santana, G. (2008) y Censo de Población de Guinea Ecuatorial de 1942.

entre la segunda mitad de los años noventa del siglo XX y la primera del decenio siguiente (cfr. gráfico 10).

Respecto a la distribución geográfica de los flujos de inversión con origen y destino en el Archipiélago, podemos encontrar que América se ha convertido en el cambio de siglo, tanto en la principal áreas de inversión hacia Canarias como en el destino preferido de los residentes en las Islas para realizar sus inversiones en el exterior, ocupando África los últimos lugares (cfr. cuadro 6). Ahora bien, en el ámbito nacional ocurre algo parecido, ya que las inversiones realizadas en África suponen el 1 por ciento del total, mientras que las recibidas de esos países se quedan en el 0,15 por ciento.

	Recibidas		Realizadas	
	Importe	Porcentaje	Importe	Porcentaje
África	27.622	0,30	13.990	0,13
América	6.130.027	66,75	6.045.133	56,20
Asia	163.982	1,79	986.244	9,17
Europa	2.790.348	30,38	3.711.411	34,50
Oceanía	71.586	0,78	0	0,00

Cuadro 6: Distribución geográfica de las inversiones exteriores de Canarias, 1993-2009 (Miles de euros de 2009). Fuente: Ministerio de Industria, Turismo y Comercio.

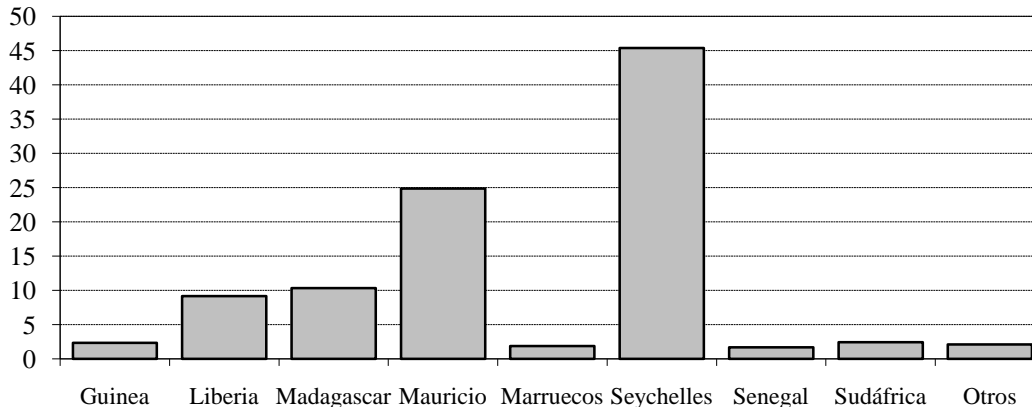


Gráfico 11: Principales países africanos emisores de inversiones hacia Canarias, 1993-2009 (%). Fuente: Ministerio de Industria, Turismo y Comercio.

¿Cuál son los países africanos más interesados en realizar inversiones en las Islas? En el periodo 1993-2009, mayoritariamente proceden de paraísos fiscales, como las Islas Seychelles, Liberia o Mauricio, que concentran más de las tres cuartas partes del total (cfr. gráfico 11). De hecho, el Archipiélago concentra la mayor parte de las inversiones realizadas desde estos países en España, concretamente de Seychelles y Mauricio, el 70 y el 66 por ciento, respectivamente, mientras que de Liberia supone el 15 por ciento. El resto de países están muy lejos de ellos, si bien con

algunos se han intensificado las relaciones en los últimos años, como Senegal. En concreto, de este país, las inversiones en Canarias suponen el 16 por ciento de las realizadas en España. En cuanto a los sectores económicos de las Islas a donde se destinan las inversiones llegadas del continente africano, podemos destacar la construcción y el comercio, aunque habría que resaltar los seis millones de euros que se han colocado en la agricultura entre 2005 y 2007 procedentes de Seychelles (cfr. gráfico 12).

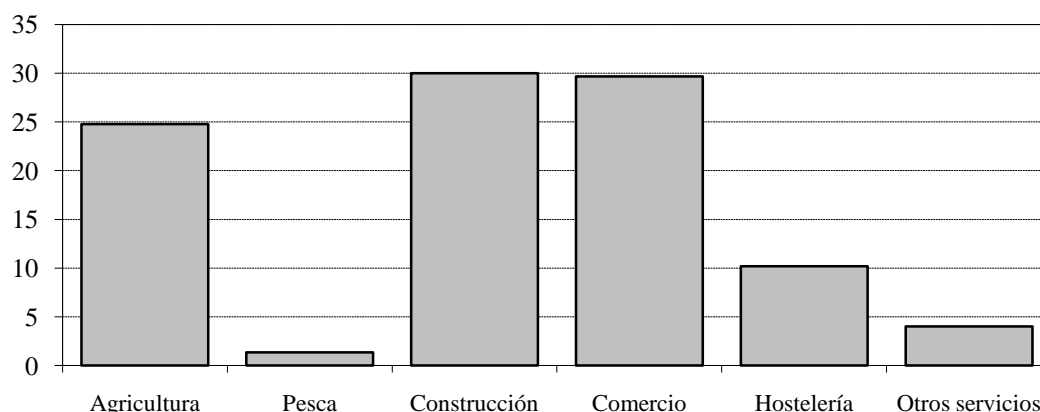


Gráfico 12: Distribución sectorial de las inversiones africanas en Canarias, 1993-2009 (%). Fuente: Ministerio de Industria, Turismo y Comercio.

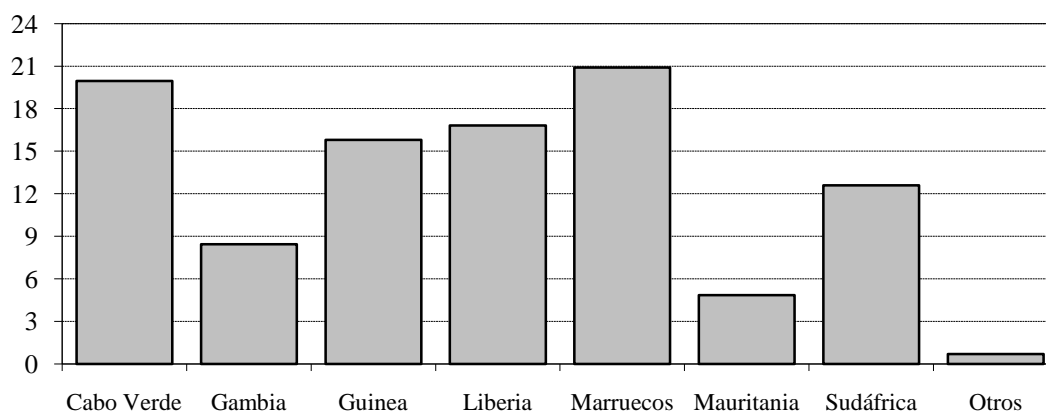


Gráfico 13: Principales países africanos receptores de inversiones canarias, 1993-2009 (%). Fuente: Ministerio de Industria, Turismo y Comercio.

Por el lado de las inversiones que Canarias realiza en África, y atendiendo a su desagregación por países, ésta responde de manera más o menos mimética a la distribución de los vínculos económicos que el Archipiélago mantiene con el vecino continente. Nos referimos a Marruecos, Cabo Verde y, en menor medida, Mauritania (cfr. gráfico 13). Ahora bien, la relevancia de las inversiones canarias se acrecienta aun más en algunos de ellos, como Cabo Verde o Mauritania, si tenemos en cuenta

que suponen el 7 y el 9 por ciento, respectivamente, del total de la inversión española. Más aun, en otros estados africanos en los que el Archipiélago está explorando posibilidades de negocios en la actualidad, como Gambia o Guinea, su importancia relativa dentro del conjunto de las inversiones españolas realizadas entre 1993 y 2009 alcanza el 14 y el 11 por ciento en cada uno de ellos. El caso más extraño es Liberia, que supone el 17 por ciento de las inversiones canarias en África, pero se trata de un hecho aislado, una sola operación realizada en 1999 vinculada con el transporte marítimo.

Esta última circunstancia es la que hace que, dentro de la distribución por sectores de las operaciones realizadas por los inversores isleños en el continente africano, el transporte ocupe un lugar destacado (cfr. gráfico 14). No obstante, ésta no es la única y hay que sumarle otras iniciativas. La industria se destaca como otra de las ramas de actividad por la que se ha apostado, especialmente en el ámbito de la fabricación de bebidas y de papel. En menor medida, la construcción es otro de los sectores importantes en esta clasificación, centrándose en las obras de saneamiento y tratamiento de aguas residuales, así como en la edificación. Dentro del comercio sobresale la venta de vehículos y, en menor medida, la distribución.

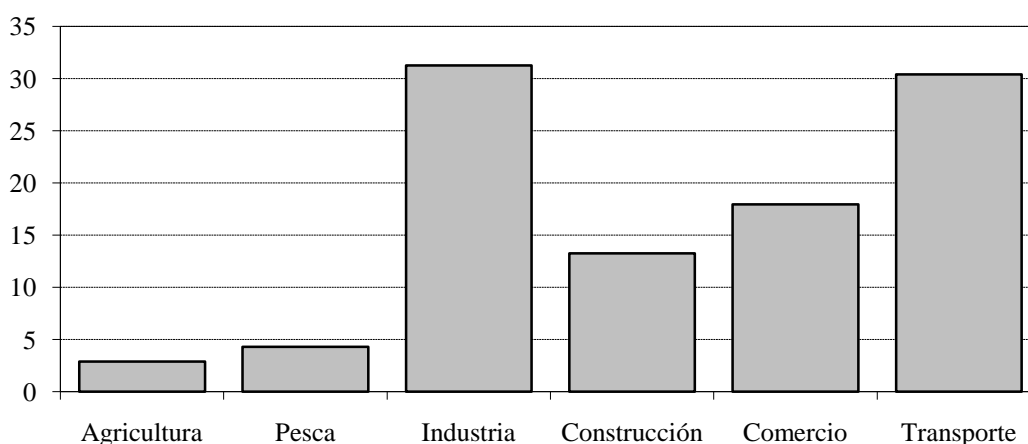


Gráfico 14: Distribución sectorial de las inversiones canarias en África, 1993-2009 (%).
Fuente: Ministerio de Industria, Turismo y Comercio.

Esta faceta inversora que desarrollan los agentes económicos del Archipiélago en África, ha llevado a algunos de ellos a establecerse físicamente en esos países. Según el portal *Africainfomarket*, 183 empresas isleñas estarían instaladas en algún país africano en la actualidad, bien a través de sucursales o de filiales. Mayoritariamente se localizan en Cabo Verde, que supone el 44 por ciento del total. Esto no debe resultar extraño, dado el impulso que han tenido los intercambios comerciales y las inversiones entre ambos archipiélagos en los últimos años (cfr gráfico 15). Le sigue en importancia Marruecos, que representaría una tercera parte

del censo de empresas isleñas que se han establecido en África. Además, en su inmensa mayoría se han ubicado en las regiones del sur de ese país, con las que Canarias ha mantenido históricamente unos vínculos más estrechos. Mauritania y Senegal, con una veintena de empresas cada uno, significarían, en conjunto, el 22 por ciento del listado empresarial que estamos analizando. Estos cuatro países conformarían lo que se ha dado en denominar en los últimos tiempos los mercados estratégicos para las Islas, que son, además, a los que las diversas instituciones publicas y privadas han prestado una mayor atención. No obstante, existen otras zonas emergentes en las que comienzan a aparecer empresas canarias, como son los casos de Ghana o Guinea Ecuatorial, si bien todavía su presencia es muy exigua.

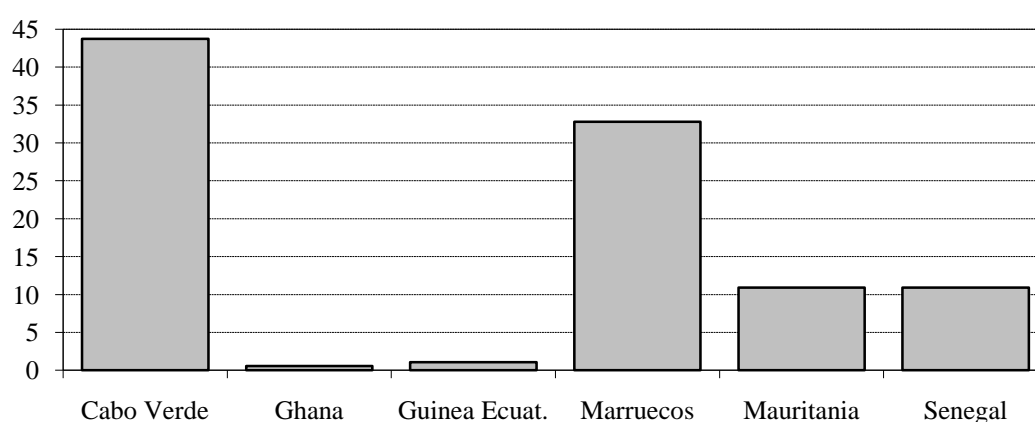


Gráfico 15: Distribución geográfica de las empresas canarias en África en 2009 (%). Fuente: Africainfomarket.

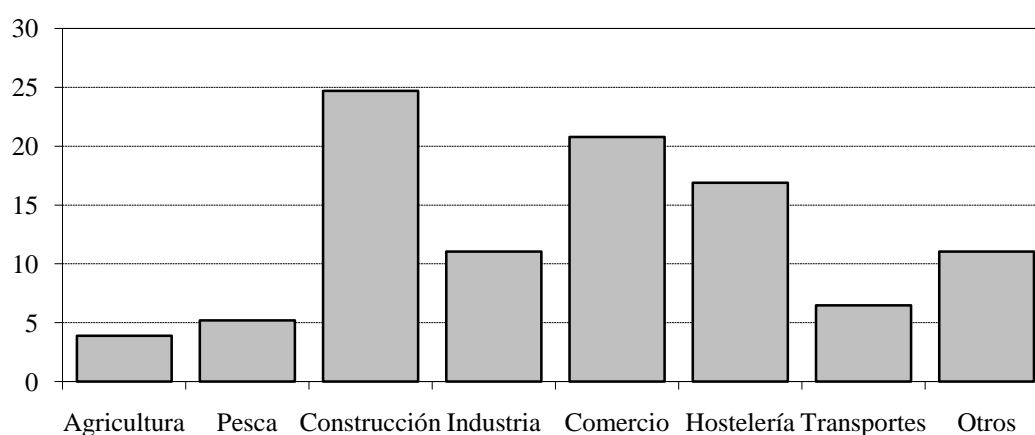


Gráfico 16: Estructura sectorial de las empresas canarias en África en 2009 (%). Fuente: Africainfomarket.

En cuanto a la distribución por sectores de actividad, en cierta manera reproduce la estructura productiva que tiene la economía canaria. Por un lado, la construcción y, por el otro, la hostelería y el comercio, vendrían a ser las ramas de negocio más importantes (cfr. gráfico 16). Dentro de la industria, las reparaciones

navales y la fabricación de pintura son los subsectores donde hay un mayor número de empresas. En el resto de servicios, los transportes, las agencias de asesoría y consultoría técnica y las empresas vinculadas a las nuevas tecnologías, son las que presentan unos guarismos más destacados.

Finalmente, debemos reseñar que, por primera vez, algunas empresas canarias han logrado participar en licitaciones internacionales en países africanos. En concreto, cinco de ellas han logrado ser adjudicatarias para proyectos en Mauritania, Senegal, Guinea Ecuatorial, Cabo Verde y Marruecos. Dado su pequeño tamaño, lo habitual es que no concurren solas a las mismas, sino mediante una subcontratación de grandes compañías, que son las que realmente han conseguido el concurso y que llevaban en sus propuestas a las empresas isleñas, mientras que en otros casos se ha tratado de uniones temporales de empresas.

CONCLUSIONES

En este texto nos hemos aproximado, aunque de forma sucinta, a la función que Canarias ha desempeñado en las relaciones económicas internacionales con África, en una visión de largo plazo, durante la etapa capitalista. Una función que tiene como punto neurálgico los transportes, en la que el Archipiélago se ha convertido en un importante eje para el tráfico África-América-Europa. Pero también ha sido y es un nodo para las telecomunicaciones exteriores del continente africano, además de un relevante centro de negocios. Por otra parte, aunque las Islas han desarrollado relaciones comerciales de poca intensidad con África, recientemente ha incrementado sus inversiones y presencia física.

Quizás lo más importante es que se pretende intensificar esa vinculación, mediante iniciativas como el proyecto ALIX, la ampliación de los recintos portuarios y aeroportuarios o la construcción de polos empresariales. Asimismo, en la reforma del Régimen Económico y Fiscal de Canarias se pretende crear instrumentos específicos para el desarrollo empresarial isleño en África. En este sentido, también quieren mejorarse las prestaciones de la Zona Especial Canaria para atraer sociedades que utilicen las Islas como base para sus negocios en el vecino continente. Pero, sin lugar a dudas, uno de los principales elementos que va a facilitar que Canarias se constituya como una gran plataforma logística y de negocios internacional es el conocimiento y la experiencia que las Islas tienen acumuladas desde hace algo más de cinco siglos en los que lleva desarrollando sus relaciones económicas con África.

Para los investigadores, éste es un campo de trabajo que ofrece muchas posibilidades de estudio, pues varias de las cuestiones descritas en los párrafos anteriores requieren de un análisis con mayor detalle y profundidad. Además, habría que incorporar otras cuestiones, como la cooperación internacional al desarrollo, el papel de los organismos multilaterales, la presencia de África en el sistema educativo o los movimientos migratorios.

BIBLIOGRAFÍA

- Andreu, B. (2007): «Sáhara, “el dorado” que traumatizó a los canarios», *Canarii*, 3, pp. 8-9.
- Cabrera, L. y Díaz, A. (2008): «El tráfico marítimo en la era del Imperio: cartel, monopolio y oligopolio: el caso de Santa Cruz de Tenerife, c. 1870-1914», *IX Congreso de la Asociación Española de Historia Económica (AEHE)*, Universidad de Murcia, Cartagena [Formato CD-Rom].
- Calvo, A. (2003): «Los cables submarinos: una rama emergente de la ingeniería civil en el siglo XIX», *Cuaderns D'Història de L'Enginyeria*, V, pp. 200-212.
- Carnero, F. (1997): «Política cambiaria y economía isleña, 1919-1959. Una primera aproximación», *Revista Situación. Serie de Estudios Regionales. Canarias*, pp. 29-48.
- Carnero, F. (2000): «El Banco Hispano Africano. Un proyecto frustrado», en Bagri, H. y Tejera, A. (coords.), *Marruecos y Canarias. Miradas cruzadas*, Universidad de Ibn Zohr, Agadir, pp. 461-487.
- Carnero, F. (2001): «Notas sobre la historia de la banca española en África, 1912-1975», en Calero, F. y otros (coords.), *Economía y Finanzas 2001 (Libro Homenaje al Profesor D. Francisco Pérez Calatayud)*, Dirección General de Universidades del Gobierno de Canarias, La Laguna, pp. 229-247.
- Carnero, F. y Díaz, A. (2009): «Aproximación a la historia económica de Guinea Ecuatorial durante el periodo colonial», en *VI Congreso de Estudios Africanos en el Mundo Ibérico. África, puentes, conexiones e intercambios*, Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, Las Palmas de Gran Canaria, pp. 366-386.
- CARNERO, F. y Nuez, J.S. (2006): «Las bases de la economía canaria contemporánea. Una aproximación empírica», en Lorenzo, R. y Vázquez, F. (coords.), *V Seminario de Economía Canaria*, Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales de la Universidad de La Laguna, La Laguna, tomo 2, pp. 445-474.
- Carnero, F. y Nuez, J. (2009): «Las relaciones económicas Canarias-África, c. 1850-1936», en *VI Congreso de Estudios Africanos en el Mundo Ibérico. África, puentes, conexiones e intercambios*, Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, Las Palmas de Gran Canaria, pp. 407-428.
- Carnero, F. y Pérez, C. (2007): «La economía de servicios: el enclave portuario isleño en el escenario atlántico», en *Economía e insularidad (siglos XV-XX)*, Universidad de La Laguna, La Laguna, tomo I, pp. 177-200.
- CIES (1975): *Economía Canaria 73 y 74*, Centro de Investigación Económica y Social de La Caja Insular de Ahorros de Canarias, Las Palmas de Gran Canaria.
- Díaz, A. (1995): «La pesca en Canarias. Un sector en transformación», *Papeles de Economía Española. Economía de las Comunidades Autónomas. Canarias*, nº 15, pp. 143-150.
- Díaz, A. (2010): «Extracción de túnidos y competitividad en la industria derivada. El caso de las pesquerías canarias, 1950-1975», *Anuario de Estudios Atlánticos*, en prensa.
- Ferrera, J. (1988): *Historia del Puerto de la Luz y de Las Palmas*, Gráficas Marcelo, Las Palmas de Gran Canaria.
- Gozálvez, V. (1994): «Descolonización y migraciones desde el África Española (1956-1975)», *Investigaciones geográficas*, 12, pp. 45-84.
- Macías, A. (2001): «Canarias, 1290-1930: una historia marítima», en *La storiografia maritima in Italia e in Spagna in età moderna e contemporanea. Tendenze, orientamenti, linee evolutive*, Caccuci, Bari, pp. 386-416.

- Macías, A. y otros (1997): «Comercio exterior», en *Gran Enciclopedia Canaria*, Ediciones Canarias, Santa Cruz de Tenerife, tomo V, pp. 1.063-1.069.
- Macías, A. y Rodríguez, J. (1995): «La economía contemporánea (1820-1990)», en Bethencourt, A. (ed.), *Historia de Canarias*, Cabildo de Gran Canaria, Las Palmas de Gran Canaria, pp. 369-430.
- Martín, J. (1993): «El cable telegráfico en las Canarias Orientales (1883-1923)», *Vegueta*, 1, pp. 153-166.
- Nuez, J. (2005): *El mercado mundial de plátanos y las empresas productoras en Canarias, 1870-2000*, Instituto de Estudios Canarios, ASPROCAN y Caja Rural de Tenerife, Santa Cruz de Tenerife.
- Nuez, J. y Cáceres, J. (2007): «La economía agroexportadora: esplendor y ocaso, 1820-2000», en *Economía e insularidad (siglos XIV-XX)*, Universidad de La Laguna, La Laguna, tomo I, pp. 149-176.
- Pereira, T. (1987): «Apuntes para un esquema de las relaciones marítimo-comerciales entre Canarias y los territorios del Golfo de Guinea (1858-1900)», en *VI Coloquio de Historia Canario-Americana (1984)*, Cabildo de Gran Canaria, Las Palmas de Gran Canaria, tomo III, pp. 417-452.
- Pérez, O. (2008): «Canarias: 125 años del cable telegráfico», *Bit*, 170, pp. 85-87.
- Pérez, C. (2010): «La internacionalización de Cepsa en la España del Monopolio», *Revista de Historia Industrial*, 42, pp. 89-119.
- Ponce, J. (2002): «La rivalidad anglo-alemana en Canarias en vísperas de la Gran Guerra», *Anuario de Estudios Atlánticos*, nº 48, pp. 133-152.
- Quintana, F. (1985): *Barcos, negocios y burgueses en el Puerto de La Luz, 1883-1913*, Centro de Investigación Económica y Social de la Caja Insular de Ahorros de Canarias, Las Palmas de Gran Canaria.
- Quintana, F. (ed.) (1992): *Informes consulares británicos sobre Canarias (1856-1914)*, Centro de Investigación Económica y Social de la Caja Insular de Ahorros de Canarias, Las Palmas de Gran Canaria.
- Quintana, F. (1996): «El puerto de la Luz, 1883-1983: un prototipo de puerto de escala internacional», *Boletín Agustín Millares Carló*, 15, pp. 187-195.
- Rodríguez, J. (1983): «Economía, 1936-1979», *Canarias siglo XX*, Edirca, Las Palmas Gran Canaria, pp. 305-338.
- Ruiz, E. (2004): *Historia de la navegación comercial española. Tráfico de los Puertos de Titularidad Estatal desde la antigüedad a la conclusión del siglo XXI*, Ministerio de Fomento, Madrid.
- Santana, G. (2008): «Colonos canarios en Guinea Ecuatorial», *Canarii*, 12, pp. 6-7.
- Sosvilla, S. (1995): «La inversión extranjera en Canarias y la inversión de Canarias en el extranjero», *Papeles de Economía Española. Economía de las Comunidades Autónomas. Canarias*, 15, pp. 243-249.
- Suárez, M. (2000): «El tráfico de mercancías por el puerto de La Luz y de Las Palmas», en *XIII Coloquio de Historia Canario-Americana (1998)*, Cabildo de Gran Canaria, Las Palmas de Gran Canaria, pp. 2175-2191.
- Suárez, M. (2001): «Innovación tecnológica, reforma portuaria y cambio en la estructura empresarial en el puerto de Las Palmas», en *VII Congreso de la Asociación de Historia Económica. Ponencias y Comunicaciones*, Universidad de Zaragoza, Zaragoza [Formato CD-Rom].
- Tena, A. (2005): «Sector exterior», en CARRERAS, A. y Tafunell, X. (coords.), *Estadísticas históricas de España. Siglos XIX y XX*, Fundación BBVA, Madrid, volumen II, pp. 573-644.